



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

LA GRÈVE DANS LES PORTS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE EN 2023 : RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES ET MESURES FÉDÉRALES

**Rapport du Comité permanent du commerce
international**

L'honorable Judy A. Sgro, présidente

**AVRIL 2024
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

**LA GRÈVE DANS LES PORTS DE LA COLOMBIE-
BRITANNIQUE EN 2023 : RÉPERCUSSIONS
ÉCONOMIQUES ET MESURES FÉDÉRALES**

**Rapport du Comité permanent
du commerce international**

**La présidente
L'hon. Judy A. Sgro**

AVRIL 2024

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Kyle Seeback

Simon-Pierre Savard-Tremblay

MEMBRES

Chandra Arya

Tony Baldinelli

Richard Cannings

L'hon. Mona Fortier

Matt Jeneroux

Richard Martel

Wilson Miao

Terry Sheehan

Maninder Sidhu

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Maxime Blanchette-Joncas

Ted Falk

Robert Kitchen

Andréanne Larouche

Alistair MacGregor

Brad Redekopp

Bonita Zarrillo

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Sophia Nickel

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Bashar Abu Taleb, analyste

Offah Obale, analyste

Simon Richards, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

a l'honneur de présenter son

DIX-HUITIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la grève de 2023 au port de Vancouver : Impacts, réponses et innovations liées à des ports et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	1
LA GRÈVE DANS LES PORTS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE EN 2023 : RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES ET MESURES FÉDÉRALES.....	5
Introduction.....	5
Répercussions économiques.....	7
Coûts économiques.....	7
Chaînes d’approvisionnement.....	8
Réputation internationale en tant que partenaire commercial	9
Compétitivité, coûts et production des entreprises.....	10
Mesures fédérales prises ou souhaitées	11
Rôle du gouvernement du Canada et du Parlement	12
Consultation et collaboration	13
Examens et mesures législatives.....	14
Infrastructure commerciale	16
Réflexions et recommandations du Comité.....	17
ANNEXE A : CERTAINS ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX GRÈVES DANS LES PORTS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE AU COURS DE L’ÉTÉ 2023	21
ANNEXE B : LISTE DES TÉMOINS.....	23
ANNEXE C : LISTE DES MÉMOIRES	25
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	27
OPINION DISSIDENTE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA.....	29

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada assure la communication d'une information suffisante, de façon régulière et en temps utile, aux Canadiens touchés par des perturbations des chaînes d'approvisionnement découlant d'arrêts de travail dans les secteurs de compétence fédérale, y compris les ports. 18

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada adopte rapidement des politiques et mette en œuvre des mesures qui feront en sorte que l'infrastructure commerciale du Canada, y compris les ports du pays, soit suffisante et bien entretenue. Pour l'élaboration des politiques et des mesures, le gouvernement devrait travailler de concert avec des représentants d'associations de gens d'affaires et de syndicats afin de définir les meilleurs moyens d'intégrer les technologies de pointe à cette infrastructure, en tenant dûment compte des conséquences sur l'emploi. 19

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada continue de reconnaître le droit de recourir à un arrêt de travail comme faisant légitimement partie du processus de négociation collective et qu'il procède à l'examen des lois fédérales applicables afin de s'assurer que les décideurs sont à la table de négociation. Cet examen pourrait comprendre l'article 34 du *Code canadien du travail*. 19

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada prenne conscience du fait que les retards importants dans le transport des marchandises à l'aide des infrastructures indispensables au commerce, comme les ports, ont une incidence négative sur le caractère abordable des aliments au pays. 19

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada consulte les entreprises canadiennes et les groupes représentant les syndicats pour déterminer les ports d'entrée et les corridors commerciaux du pays qui font partie de ses infrastructures indispensables au commerce. Une fois les infrastructures répertoriées, le gouvernement devrait élaborer des plans d'intervention qui seraient mis en œuvre en cas d'interruption de travail à ces points d'entrée ou en lien avec ces corridors commerciaux..... 19

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada mette en place des mesures visant à favoriser son leadership dans la coordination avec les intervenants lors de la réaction à des perturbations du travail qui touchent les infrastructures indispensables au commerce. 19

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada améliore le rendement des ports au pays en mettant en œuvre sans délai des mesures visant à favoriser leur efficacité et leur fiabilité. En particulier, il faudrait se concentrer sur le port de Vancouver, qui a obtenu la 347e place sur 348 à l'échelle mondiale au classement de l'Indice de rendement des ports à conteneurs de la Banque mondiale pour 2022..... 20

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada prenne immédiatement des initiatives conçues pour permettre d'améliorer le classement mondial des infrastructures du pays, qui, en 2008, atteignait le 10e rang sur 134 pays à l'égard de la qualité des infrastructures dans leur ensemble et en 2019, le 32e rang sur 141 pays pour ce qui est des infrastructures du secteur des transports. Dans le cadre de ces initiatives, le gouvernement devrait allouer des ressources à l'amélioration des infrastructures commerciales des ports canadiens, y compris celui de Vancouver..... 20

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada reconnaisse qu'il est nécessaire d'achever immédiatement la construction du terminal 2 de Roberts Bank au port de Vancouver, ce qui devrait faire augmenter la capacité du port de 1,6 million de conteneurs et contribuer ainsi à améliorer l'efficacité et les capacités opérationnelles. Sur ce point, le gouvernement devrait mettre en œuvre des mesures conçues pour permettre de raccourcir de manière drastique l'échéancier actuel d'achèvement du terminal, estimé à 20 ans. 20



LA GRÈVE DANS LES PORTS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE EN 2023 : RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES ET MESURES FÉDÉRALES

INTRODUCTION

Les infrastructures de transport aident les entreprises à acheminer leurs produits aux consommateurs au pays et à l'étranger et à acquérir des biens de production; elles permettent en outre aux consommateurs d'accéder à une vaste gamme de produits nationaux et internationaux. Parmi ces infrastructures, les ports sont particulièrement importants. Selon la [Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] environ 80 % des biens faisant l'objet d'échanges internationaux sont transportés par navire. La [Banque mondiale](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] affirme que des infrastructures portuaires de haute qualité peuvent aider à attirer des investissements dans les réseaux de production et de distribution du pays qui en dispose. En revanche, des infrastructures portuaires de mauvaise qualité peuvent nuire au commerce international.

Le [port de Vancouver](#) est le plus grand port du Canada en termes de tonnage de marchandises. Il est desservi par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, le Chemin de fer du Canadien Pacifique et le Burlington Northern Santa Fe Railway, dont le siège est aux États-Unis. Avec ses 29 terminaux, le port de Vancouver a la capacité de gérer une grande variété de marchandises, notamment du fret en vrac et le fret conteneurisé. En plus du port de Vancouver, la Colombie-Britannique compte le [port de Prince-Rupert](#), [Port Alberni](#), le [port de Nanaimo](#), le [port de Stewart](#), le [port de Victoria](#) ainsi que neuf « [installations portuaires éloignées](#) ».

Le 30 novembre 2022, la British Columbia Maritime Employers Association a présenté un [avis de négociation collective](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] à International Longshore and Warehouse Union Canada. Les négociations ont commencé le 16 février 2023 et la convention collective [a expiré](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] le 31 mars 2023. Le 5 juin 2023, le comité de négociation du syndicat [a autorisé](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] la tenue d'un vote de grève, lequel a eu lieu les 9 et 10 juin 2023. Selon [International Longshore and Warehouse Union Canada](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS], 99,24 % des personnes qui ont voté ont appuyé la grève. À la suite du préavis de grève de 72 heures que le syndicat [a transmis](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] à l'association des employeurs, une grève [a été déclenchée](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] le 1^{er} juillet 2023 dans la plupart des terminaux portuaires des ports de la Colombie-Britannique.



Le 13 juillet 2023, les comités de négociation de la British Columbia Maritime Employers Association et d'International Longshore and Warehouse Union Canada [ont conclu](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] une entente de principe de quatre ans, mettant ainsi fin à la grève. Cependant, le 18 juillet 2023, les dirigeants syndicaux [ont voté contre](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] l'entente de principe et déclaré que les membres de l'unité de négociation reprendraient la grève le jour même, à 16 h 30, heure du Pacifique. Le lendemain, le Conseil canadien des relations industrielles [a déterminé](#) [EN ANGLAIS] que le syndicat n'avait pas présenté le préavis de 72 heures requis pour le déclenchement d'une nouvelle grève. Le 21 juillet 2023, les dirigeants syndicaux qui avaient voté contre l'entente de principe le 18 juillet 2023 [ont recommandé](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] l'entente aux membres de l'unité de négociation; une semaine plus tard, les membres [ont rejeté](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] l'entente de principe.

Le 30 juillet 2023, la British Columbia Maritime Employers Association et International Longshore and Warehouse Union Canada [ont annoncé](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS] qu'ils avaient conclu une nouvelle entente de principe avec le concours du Conseil canadien des relations industrielles. L'association des employeurs a ratifié la nouvelle entente le lendemain, le syndicat faisant de même le 4 août 2023.

Le 17 octobre 2023, le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes (le Comité) a adopté une [motion](#) concernant certains de ces événements. Certains observateurs mentionnant une grève dans un port, celui de Vancouver, et d'autres insistant sur deux grèves, l'une avec et l'autre sans préavis de 72 heures, ainsi que sur des interruptions de travail dans plusieurs ports de la Colombie-Britannique, la motion a adopté la première approche et enjoint au Comité d'examiner les répercussions économiques de la grève qui a eu lieu au port de Vancouver en 2023, la réponse du gouvernement du Canada à la grève et les occasions d'innovation dans le secteur portuaire au Canada. À l'instar de la motion, le présent rapport utilise l'expression « la grève de 2023 » pour désigner les interruptions de travail de l'été 2023 au port de Vancouver et dans d'autres ports de la Colombie-Britannique. L'annexe A résume la chronologie des événements décrits ci-dessus et présente certaines mesures connexes prises par le gouvernement fédéral.

Lors de quatre réunions tenues entre le 30 novembre et le 12 décembre 2023, le Comité a entendu les témoignages de représentants du gouvernement du Canada, du ministre des Transports et des Corridors économiques du gouvernement de l'Alberta, de huit associations de gens d'affaires, de deux syndicats, d'une entreprise, d'un groupe de réflexion et d'un universitaire. Le Comité a également reçu six mémoires et une réponse écrite.

Le présent rapport résume les commentaires formulés par les témoins et présentés dans les mémoires et la réponse écrite au Comité. En particulier, la première section présente leurs observations sur certaines des répercussions économiques de la grève de 2023, tandis que la deuxième section présente leurs points de vue sur les mesures fédérales prises ou souhaitées à l'égard de la grève de 2023 et des futurs arrêts de travail. Enfin, la dernière section renferme les réflexions et les recommandations du Comité.

RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES

Dans leurs observations devant le Comité au sujet des répercussions économiques de la grève de 2023, les témoins ont mis l'accent sur : les coûts économiques, les chaînes d'approvisionnement, notamment les retards d'expédition et autres perturbations, la réputation internationale en tant que partenaire commercial, ainsi que la capacité concurrentielle, les coûts et la production des entreprises.

Coûts économiques

Dans une réponse écrite présentée au Comité, Transports Canada a déclaré que la grève de 2023 a réduit le produit intérieur brut du Canada de 730 à 980 millions de dollars et a eu une incidence sur des expéditions de marchandises d'une valeur totale de 10 milliards de dollars. Dans sa réponse écrite, Transports Canada a aussi dit avoir utilisé les renseignements recueillis lors de ses réunions virtuelles quotidiennes avec les intervenants, lesquelles ont été tenues tout au long de la grève pour « évaluer, valider et calibrer [ses] estimations et [sa] compréhension de l'impact [de la grève] ».

Le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a affirmé que 25 % du volume des exportations et importations canadiennes de marchandises transitent par le port de Vancouver, et a indiqué que chaque jour pendant la grève de 2023, des échanges commerciaux canadiens d'une valeur de 800 millions de dollars ont été « perturbés », ce qui a représenté une somme totale de 10,7 milliards de dollars sur la durée totale de la grève. Selon un [mémoire](#) présenté au Comité par Manufacturiers et exportateurs du Canada, la grève a « coûté à l'économie canadienne » un montant estimé à 500 millions de dollars par jour en pertes commerciales. L'[Association des transitaires internationaux canadiens](#) a soutenu que les analyses des répercussions économiques de la grève sous-estiment probablement les répercussions économiques totales.

Dans son [mémoire](#), Manufacturiers et exportateurs du Canada a affirmé que 1,8 million de travailleurs de l'industrie manufacturière canadienne, ainsi que leurs employeurs et leurs collectivités, « ont subi le gros des conséquences » de la grève de 2023. Le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a attiré l'attention du Comité sur les répercussions



« considérables » dans les secteurs de l'agriculture, des concessionnaires automobiles, de la foresterie, des mines, de la potasse et du camionnage au Canada.

Chaînes d'approvisionnement

La [Chambre de commerce du Canada](#) a soutenu que la grève de 2023 a provoqué des « retards [de transport] importants pour des entreprises canadiennes de pratiquement tous les secteurs partout au pays ». Le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a mentionné les secteurs de l'agriculture, des concessionnaires automobiles, de l'énergie, de la fabrication et du commerce de détail.

Mettant l'accent sur certains biens touchés par les retards liés à la grève de 2023, les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont indiqué que des produits réfrigérés ont été perdus pendant leur transport à destination, en plus de souligner la question des biens de consommation « saisonniers ». [Canpotex Limited](#) a fait remarquer que – prévoyant une grève – les chemins de fer canadiens ont cessé de transporter la potasse saskatchewanaise de l'entreprise à compter du 28 juin 2023, et a soutenu que la grève a retardé les envois de potasse. Selon les [Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada](#), la grève au port de Vancouver a entraîné des retards de 60 jours dans les livraisons à certains concessionnaires par rapport aux délais normaux. Dans un [mémoire](#) au Comité, David Mayle, directeur général du fournisseur de moteurs agricoles pour la ventilation des bâtiments d'élevage AG-I MotorTec Inc., a qualifié les retards de transport liés à la grève, laquelle a eu lieu « au plus fort de la saison de ventilation », de « menace directe » pour l'approvisionnement en moteurs de l'entreprise.

Donnant une autre perspective, [International Longshore and Warehouse Union Canada](#) a indiqué que les entreprises canadiennes pouvaient atténuer les perturbations subies par les chaînes d'approvisionnement en raison de la grève en réduisant leur dépendance à l'expédition juste-à-temps et en utilisant davantage l'infrastructure d'entreposage.

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont mentionné que les chaînes d'approvisionnement du Canada ont mis de quatre à six semaines à se remettre de la grève de 2023, bien que dans son [mémoire](#) au Comité, la British Columbia Maritime Employers Association ait prédit qu'il faudra « des mois » pour résorber « les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ». Selon l'[Association des transitaires internationaux canadiens](#), l'arriéré des expéditions de marchandises lié à la grève a subsisté pendant deux à trois mois, tandis que la [Mining Association of British Columbia](#) a affirmé qu'il a fallu de « nombreuses semaines » pour résorber la « congestion importante » qu'a entraînée la grève dans la chaîne d'approvisionnement minière du Canada.

Réputation internationale en tant que partenaire commercial

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont dit que les entreprises canadiennes craignent que la grève de 2023 aient entaché leur réputation internationale en tant que partenaires commerciaux fiables. L'[Association canadienne de gestion du fret](#) a soutenu que les interruptions de travail comptent parmi les questions ayant une incidence sur la « réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable », [Canpotex Limited](#) affirmant que de telles perturbations, ainsi que les inondations, les incendies de forêt et le « faible rendement du transport ferroviaire en hiver », risquent de ternir la « solide réputation du Canada ».

Le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a rappelé qu'avant la grève de 2023, la pandémie de COVID-19 et des phénomènes météorologiques extrêmes, comme les feux de forêt et la rivière atmosphérique en Colombie-Britannique, avaient entraîné des perturbations de la chaîne d'approvisionnement. Selon lui, la pandémie de COVID et ces phénomènes, les feux de forêt et la rivière atmosphérique, ont « alimenté l'inflation et provoqué des tensions économiques », ce qui fait en sorte que le gouvernement du Canada doit « renforcer la résilience climatique de [sa] chaîne d'approvisionnement ».

De plus, le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a soutenu que la grève de 2023 et des « années de difficultés dans la chaîne d'approvisionnement » ont nui à « l'image et au rôle du Canada à titre de partenaire stable dans la chaîne d'approvisionnement mondiale ». La [Mining Association of British Columbia](#) a indiqué que « la réputation du Canada en tant que fournisseur fiable » de produit minier a été « [mise] à mal ». Selon le mémoire que l'[Association canadienne des bovins](#) a présenté au Comité, ne pas être capables d'honorer les « engagements en matière d'exportations » [...] nuira à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial sûr et fiable ».

Selon l'[Association canadienne des constructeurs de véhicules](#), la grève de 2023, ainsi que les autres grèves dans les secteurs portuaire et ferroviaire depuis 2020, ont donné au Canada « la réputation de ne pas être fiable » pour le transport des produits. Selon les [Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada](#), « on estime » que les infrastructures de transport du Canada, y compris les ports, « manquent de prévisibilité, de fiabilité, d'uniformité et d'efficacité ».

Enfin, la [section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique](#) a indiqué que la réputation internationale du Canada dépend du traitement des employés, soulignant les accords internationaux pour la protection des droits des employés.



Compétitivité, coûts et production des entreprises

Au sujet de la compétitivité, [le ministre des Transports et des Corridors économiques de l'Alberta Devin Dreeshen](#) a affirmé que, « dans le monde entier », des clients décident de ne pas acheter les produits touchés par les perturbations liées à la grève de 2023. Le ministre Dreeshen a plus particulièrement mentionné que le canola, l'huile de canola, le combustible, le blé et le bois produits au pays ont un « désavantage concurrentiel ». Selon [Canpotex Limited](#), la grève au port de Vancouver a fait subir aux producteurs de potasse canadiens une perte de marché dont ont profité leurs concurrents russes en Indonésie.

[International Longshore and Warehouse Union Canada](#) a déclaré que, au cours de ses négociations de 2023 avec la British Columbia Maritime Employers Association pour le renouvellement d'une convention collective, les expéditeurs ont envoyé le fret ailleurs qu'au port de Vancouver. De l'avis d'International Longshore and Warehouse Union Canada, les signataires de la convention ont la responsabilité conjointe de veiller à ce que les expéditeurs recommencent à utiliser le port de Vancouver.

Dans son [mémoire](#) au Comité, la British Columbia Maritime Employers Association a soutenu que la grève de 2023 a poussé les armateurs à dérouter leurs navires vers des ports américains et a affirmé que ce changement d'itinéraire a encore des répercussions. De l'avis du [Greater Vancouver Board of Trade](#), lors de la grève, des marchandises valant des milliards de dollars ont « contourné » Vancouver au profit de ports américains et mexicains. Dans son [mémoire](#) au Comité, Canpotex Limited a souligné que la grève a accru la dépendance de l'entreprise à l'égard des ports américains.

Au sujet des coûts, le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a soutenu que la grève de 2023 a fait augmenter les coûts de fonctionnement des entreprises partout au Canada, [l'Association canadienne des constructeurs de véhicules](#) affirmant que l'expédition des cargaisons de produits automobiles ailleurs qu'au port de Vancouver au cours de la grève a fait augmenter « considérablement les coûts » pour les producteurs de véhicules. De même, la [Mining Association of British Columbia](#) a déclaré que le déroutement des navires de marchandises vers d'autres ports que ceux de la Colombie-Britannique pendant la grève a entraîné des coûts pour certains de ses membres.

Présentant un exemple précis d'augmentation de coûts, [l'Association des transitaires internationaux canadiens](#) a souligné que la grève de 2023 a forcé les importateurs à payer aux transporteurs maritimes « des frais de surestaries et des redevances de stationnement spéciales », lesquels sont fondés sur le nombre de fois qu'un importateur utilise un conteneur de transport. Dans son [mémoire](#) au Comité, Manufacturiers et exportateurs du Canada a indiqué que la grève a fait augmenter les coûts des

importateurs et exportateurs d'aliments, notamment les dépenses engagées pour entreposer les aliments ou accélérer leur livraison.

Selon le [Conseil des viandes du Canada](#), la grève de 2023 au port de Vancouver a fait augmenter les coûts des producteurs d'aliments, ce qui a eu des répercussions sur l'abordabilité des aliments. De même, établissant un lien entre la grève et les prix à la consommation, la [Chambre de commerce du Canada](#) a affirmé que la grève a entraîné une augmentation des prix des aliments et a contribué à l'inflation au Canada. L'[Association canadienne des constructeurs de véhicules](#) a soutenu que la grève au port de Vancouver a fait augmenter le prix d'achat des véhicules pour les Canadiens.

Au sujet de la production, le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a fait remarquer que, au cours de la grève de 2023, les entreprises canadiennes ont eu du mal à planifier correctement leurs « activités et leur personnel », personne ne sachant « quand les ports [de la Colombie-Britannique] seraient ouverts ». En outre, le Greater Vancouver Board of Trade a signalé que la grève a nui à la capacité des exportateurs canadiens à obtenir « des contrats mondiaux qui stimulent l'investissement et emploient des Canadiens ».

Dans leurs commentaires sur la production dans certains secteurs, les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont déclaré que la grève de 2023 a forcé certaines entreprises forestières canadiennes à réduire leur production et a empêché les assembleurs automobiles nationaux et d'autres fabricants de recevoir les intrants nécessaires pour poursuivre leurs activités. Selon l'[Association canadienne des constructeurs de véhicules](#), la grève au port de Vancouver a « rapidement » eu des répercussions sur la production d'automobiles tant au Canada qu'aux États-Unis. De l'avis de la [Chambre de commerce du Canada](#), la grève a forcé les producteurs de potasse canadiens à réduire leur production et a retardé la livraison aux entreprises des pièces de rechange pour la réparation des machines, les forçant à réduire ou stopper leurs activités. La [Mining Association of British Columbia](#) a déclaré qu'en raison de la durée de la grève, certains de ses membres ont dû prévoir des arrêts de production et des mises à pied temporaires.

MESURES FÉDÉRALES PRISES OU SOUHAITÉES

Devant le Comité, des témoins ont formulé des observations sur les rôles du gouvernement du Canada et du Parlement dans la grève de 2023 et d'autres arrêts de travail. Ils ont aussi abordé les mesures fédérales dans trois domaines : la consultation et la coopération, les examens et les mesures législatives, y compris le projet de loi C-58,



Loi modifiant le Code canadien du travail et le Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles¹; et l'infrastructure commerciale.

Rôle du gouvernement du Canada et du Parlement

Le [ministre Dreeshen](#) a proposé que le gouvernement du Canada crée un nouveau processus pour faire face au « risque » d'arrêts de travail dans les ports canadiens. Mettant en opposition la réponse du gouvernement à la grève de 2023 et sa réponse à la grève au port de Montréal en 2021, le [ministre Dreeshen](#) a soutenu que la situation de la grève de 2023 n'a pas été traitée « avec la même urgence ». Selon le [ministre Dreeshen](#), une « grève portuaire d'une journée à Montréal » a donné lieu à une loi de retour au travail, alors que des perturbations de « plus d'un mois » dans les ports de la Colombie-Britannique n'ont pas entraîné une telle loi.

La [Chambre de commerce du Canada](#) a mentionné que le gouvernement du Canada dispose d'« outils » pour intervenir dans des conflits de travail et a encouragé le gouvernement à faire « preuve de leadership » lorsque les négociations collectives échouent. De plus, au sujet de la grève de 2023, la [Chambre de commerce du Canada](#) a souligné que le gouvernement ne devrait pas « [attendre] deux semaines » avant d'agir. De même, le [Conseil des viandes du Canada](#) a indiqué que le gouvernement du Canada devrait être prêt à « intervenir beaucoup plus tôt » et à utiliser tous les outils à sa disposition pour amener les parties à s'entendre.

Le [Greater Vancouver Board of Trade](#) a déclaré que, pendant et après la grève de 2023, il n'a « cessé d'exhorter » le gouvernement du Canada à « explorer des outils supplémentaires » pour faciliter la conclusion d'une convention collective dans les cas où l'ensemble de l'économie canadienne est touché. De l'avis de la [Mining Association of British Columbia](#), le gouvernement a besoin « d'options plus efficaces » pour résoudre les conflits de travail qui ont une incidence sur l'économie du pays.

Selon l'[Association des transitaires internationaux canadiens](#), le gouvernement du Canada devrait intervenir dans les conflits touchant des secteurs qui relèvent de sa compétence lorsque les deux parties à la négociation échouent à négocier « de bonne foi » ou en l'absence de « négociations constructives ». La [Chambre de commerce du Canada](#) a dit souhaiter que, dans un conflit de travail touchant un secteur qui relève de

1 Le [projet de loi C-58](#), Loi modifiant le Code canadien du travail et le Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles, a été [présenté](#) à la Chambre des communes le 9 novembre 2023. Le 18 avril 2024, le projet de loi C-58 était à l'étape de la [deuxième lecture](#) à la Chambre des communes.

sa compétence, le ministre du Travail² « mène les efforts en vue d'un règlement, qu'il réunisse les parties, qu'il impose une entente ou force les parties à rester à la table [des négociations] ». En outre, la [Chambre de commerce du Canada](#) a recommandé le recours à l'arbitrage contraignant ou aux « pouvoirs du Cabinet », pour « parvenir à une entente ».

[Barry Eidlin](#), professeur agrégé de sociologie à l'Université McGill, comparaisant à titre personnel, a affirmé que la British Columbia Maritime Employers Association avait « modifié sa stratégie de négociation depuis 2010 ». Elle s'est « traîné les pieds » en attendant que le gouvernement impose un règlement, « plutôt que de négocier de manière constructive ». De même, M. Eidlin a affirmé que les interventions gouvernementales avaient une incidence sur le processus de négociation collective de manière à les « éroder » parce qu'elles incitaient les employeurs à « se contenter d'attendre que ceux-ci imposent des règlements, et qu'ils peuvent également brandir la menace d'une intervention gouvernementale pour obtenir gain de cause ».

Faisant observer que les Canadiens s'attendaient à ce que leurs représentants élus « règlent rapidement » la grève de 2023, le [Conseil des viandes du Canada](#) a indiqué que la grève a « traîné pendant 35 jours ». L'[Association canadienne de gestion de fret](#) a dit que le Parlement devrait « s'occuper » des interruptions de travail lorsque « la société en général est touchée ».

Enfin, l'[Association canadienne de gestion de fret](#), la [Mining Association of British Columbia](#), l'[Association des transitaires internationaux canadiens](#), la [Chambre de commerce du Canada](#) et la [section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique](#) ont fait observer que les meilleures conventions collectives sont celles conclues à la table de négociation, l'Association canadienne de gestion de fret mentionnant également les ententes qui sont conclues « assez rapidement ».

Consultation et collaboration

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont souligné que, avant et pendant la grève de 2023, Transports Canada a tenu des réunions virtuelles quotidiennes – parfois avec plus de 100 participants – pour présenter des « mises à jour opérationnelles concernant chacun des maillons de la chaîne d'approvisionnement ». [Ils](#) ont également indiqué que Transports Canada travaille à la mise en place d'une « table de concertation » pour discuter des questions ayant une incidence sur les ports canadiens.

2 Le 26 juillet 2023, le [titre](#) du ministre du Travail a été remplacé par « ministre du Travail et des Aînés ».



Exprimant un point de vue différent, l'[Association des transitaires internationaux canadiens](#) a soutenu que, lors de la grève de 2023, les intervenants touchés ont été confrontés à un manque « d'informations cohérentes » fournies « dans un délai raisonnable » sur les négociations entre la British Columbia Maritime Employers Association et International Longshore and Warehouse Union Canada.

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont fait remarquer que le budget fédéral de 2023 a prévu l'établissement d'un Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, lequel travaillera avec les intervenants « pour rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus efficaces, plus fluides, plus résilientes et plus fiables ». Les [Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada](#) ont soutenu que ce bureau cernera les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et établira « une feuille de route claire et réalisable pour améliorer la situation ».

Examens et mesures législatives

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont fait observer que, en octobre 2023, le ministre du Travail du Canada a lancé l'examen prévu à l'article 106 du *Code canadien du travail*³ « afin d'étudier les enjeux structurels à l'origine des perturbations [liées à la grève de 2023] et des conflits similaires survenus dans d'autres ports du pays par le passé ». Le [Greater Vancouver Board of Trade](#) et la [Chambre de commerce du Canada](#) ont qualifié l'examen d'« occasion unique ». Selon la [Mining Association of British Columbia](#), cet examen pourrait donner lieu à des « solutions » aux conflits de travail qui touchent l'économie du Canada.

Mettant l'accent sur les services essentiels, l'[Association canadienne de gestion du fret](#) a attiré l'attention du Comité sur deux dispositions du *Code canadien du travail* : le paragraphe 87.4(1), qui stipule que, au cours d'un arrêt de travail, l'employeur, le syndicat et les employés de l'unité de négociation sont tenus de maintenir certaines activités — prestation de services, fonctionnement d'installations ou production d'articles — dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public; et le paragraphe 87.7(1), lequel exige le maintien des services aux navires céréaliers pendant un arrêt de travail.

De plus, l'[Association canadienne de gestion du fret](#) a indiqué que, outre les navires céréaliers, les navires transportant des biens autres que du grain devraient obtenir des services pendant une grève dans un port canadien. Le [Conseil des viandes du Canada](#) a exhorté le gouvernement du Canada à envisager d'ajouter les produits périssables,

3 Dans le [Code canadien du travail](#), « ministre » s'entend du « ministre du Travail ».

comme la viande rouge, aux dispositions du *Code canadien du travail* prévoyant le maintien des services dans certaines circonstances. Dans son mémoire, [l'Association canadienne des bovins](#) a formulé un commentaire semblable au sujet des produits alimentaires, faisant valoir que « les produits agricoles essentiels et périssables » ne devraient pas être touchés par « les conflits de travail et les blocages dans les transports ».

La [section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique](#) a recommandé la tenue d'un examen de l'article 34 du *Code canadien du travail* dans le but de changer la composition des « associations patronales » afin que « les véritables décideurs » soient à la table de négociation. De l'avis de la [section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique](#), un tel examen aiderait à réduire au minimum, voire éliminer, les conflits de travail éventuels.

Le [ministre Dreeshen](#) a encouragé le gouvernement du Canada à explorer des mécanismes qui empêcheraient les interruptions de travail dans le secteur des transports au Canada, lesquelles peuvent être coûteuses, mentionnant particulièrement des modifications qui pourraient être apportées au *Code canadien du travail* pour permettre au gouvernement d'imposer des mesures d'arbitrage exécutoire avant que ne survienne un arrêt de travail.

Au sujet du projet de loi C-58, [International Longshore and Warehouse Union Canada](#) a souligné que l'adoption du projet de loi « forcerait » les employeurs à venir à la table de négociations, « ainsi ils ne pourraient pas continuer de travailler et ils ne pourraient pas continuer de faire des profits ». Selon [Barry Eidlin](#), l'adoption du projet de loi inciterait les employeurs à résoudre les problèmes à la table de négociation.

[International Longshore and Warehouse Union Canada](#) et la [section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique](#) se sont opposés à la disposition du projet de loi C-58 prévoyant l'entrée en vigueur du projet de loi 18 mois après la sanction royale, International Longshore and Warehouse Union Canada affirmant que le projet de loi devrait entrer en vigueur « immédiatement » après sa promulgation afin de « protéger les droits des travailleurs ». [Barry Eidlin](#) a soutenu que la logique sur laquelle repose l'idée d'une période de 18 mois pour l'entrée en vigueur du projet de loi est difficile à comprendre.

Faisant valoir un point de vue différent à propos du projet de loi C-58, la [Chambre de commerce du Canada](#) a fait valoir que la présentation du projet de loi au Parlement indique que le gouvernement du Canada « veut délaisser l'idée de préserver la stabilité » et qu'il « redouble d'efforts pour que le Canada soit perçu comme un partenaire commercial peu fiable ».



Sur la question d'une loi de retour au travail, [Barry Eidlin](#) a affirmé que — au sein du G7, les gouvernements au Canada sont parmi ceux qui « ont le plus recours » à ce type de loi et parmi « ceux qui enfreignent le plus souvent les droits du travail internationaux ». En outre, [Barry Eidlin](#) a indiqué que forcer les employés à retourner au travail ne résout pas le problème qui a mené à la grève.

Infrastructure commerciale

Selon le [ministre Dreeshen](#), les aéroports et les ports sont des « infrastructures essentielles » et nombre d'entreprises canadiennes ainsi que leurs employés en dépendent. Le [ministre Dreeshen](#) a en outre déclaré que le gouvernement du Canada devrait prendre « au sérieux » les problèmes liés « aux infrastructures essentielles » du Canada.

L'[Association canadienne des constructeurs de véhicules](#) a proposé trois mesures que pourrait prendre le gouvernement du Canada relativement à la Stratégie nationale des infrastructures essentielles : ajouter les infrastructures commerciales à la liste des infrastructures essentielles nationales; travailler avec les entreprises pour définir les points d'entrée et les corridors commerciaux qui constituent des infrastructures essentielles, puis établir des plans d'intervention qui pourraient être mis en œuvre si des interruptions de travail telles que la grève de 2023 se produisent dans ces ports ou ces corridors; et accroître le « rôle de chef de file » du gouvernement dans la coordination des parties prenantes lorsque des interruptions de travail touchent des infrastructures essentielles.

La [Canada West Foundation](#) a mentionné que, dans le rapport sur la compétitivité des pays du Forum économique mondial, l'infrastructure commerciale du Canada se classait parmi les dix premières dans le monde il y a une décennie, notant cependant que dans la plus récente version du rapport, le Canada se classait au 32^e rang. La Canada West Foundation a également mentionné l'indice de performance logistique de la Banque mondiale, qui révèle que l'image qu'ont les partenaires commerciaux du Canada de l'infrastructure commerciale canadienne s'est ternie au fil du temps.

Présentant un exemple précis d'infrastructure commerciale, l'[Association des transitaires internationaux canadiens](#) a cité le projet du terminal 2 de Roberts Bank au port de Vancouver, qui ajouterait 1,6 million de conteneurs à la capacité du port d'ici 2030. L'Association des transitaires internationaux canadiens a estimé que « [v]ingt ans se seront écoulés entre la conception [du projet] et le début des opérations, ce qui est beaucoup trop long ». En outre, l'Association des transitaires internationaux canadiens a affirmé que ses membres ne peuvent pas « attendre que le terminal à conteneurs soit

construit et que les conteneurs soient livrés » pour déterminer si nous avons les « bonnes » infrastructures.

Au sujet des produits automobiles, les [Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada](#) ont préconisé une infrastructure portuaire « d'une taille suffisante et optimisée » pour accueillir des volumes accrus de véhicules électriques en provenance d'Asie. Les [Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada](#) ont également recommandé que l'infrastructure du port de Vancouver soit munie de bornes de recharge pour véhicules électriques afin de permettre « le débarquement et la distribution » de ces véhicules.

Mettant l'accent sur « l'équipement à l'hydrogène », [International Longshore and Warehouse Union Canada](#) a indiqué qu'il était impératif d'envisager la technologie et l'équipement qui « soutiennent à la fois les travailleurs et l'environnement ». Selon [International Longshore and Warehouse Union Canada](#), il n'est pas nécessaire d'automatiser les terminaux portuaires, mais les « gens doivent garder leur emploi ». De l'avis d'[International Longshore and Warehouse Union Canada](#), seules les sociétés « gagnent à éliminer les emplois des travailleurs grâce à l'automatisation et à l'intelligence artificielle ». La [section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique](#) a fait remarquer que, partout dans le monde, les débardeurs s'inquiètent de l'automatisation, et a soutenu que l'automatisation « pose un risque pour les emplois et pour la productivité ».

Au sujet de l'innovation, les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont fait observer que les autorités portuaires en Europe et aux États-Unis « ont fait preuve d'une capacité incroyable d'innovation » et qu'elles « traitent les données qu'elles collectent de manière particulièrement efficace ». Mettant l'accent sur les initiatives régionales au Canada, [ils](#) ont attiré l'attention du Comité sur le plan stratégique élaboré par le port de Montréal, le port de Trois-Rivières et le port de Québec, conçu pour réaliser des progrès sur des questions comme la logistique et l'innovation. Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont également indiqué que le Ministère travaille avec les autorités portuaires et les encourage à intégrer de nouvelles technologies à l'infrastructure portuaire.

RÉFLEXIONS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Les ports de la Colombie-Britannique contribuent grandement à l'économie canadienne et sont des éléments importants de l'infrastructure commerciale du pays. Le Comité reconnaît que la grève de 2023 a eu des répercussions sur un certain nombre d'entreprises et d'employés au Canada, ainsi que sur les chaînes d'approvisionnement canadiennes et que, selon certains observateurs, la réputation du pays en tant que



partenaire commercial fiable en a subi des contrecoups. Certains de ces effets se sont produits parallèlement à divers autres facteurs qui agissaient sur les entreprises, les employés et la capacité à transporter les marchandises efficacement, dont des événements météorologiques extrêmes, l'évolution du contexte géopolitique et les répercussions de la pandémie de COVID-19.

En ce qui concerne les interruptions de travail, dans l'idéal, les parties aux négociations arrivent à conclure une convention collective à la table de négociation. Cependant, il arrive qu'un arrêt de travail se produise avant que les parties aient conclu une entente, obtenue avec ou sans conciliation ou médiation, ou imposée par arbitrage exécutoire. Le Comité reconnaît que les gouvernements, au Canada et ailleurs, interviennent parfois dans les arrêts de travail après avoir examiné les divers intérêts opposés.

Une information suffisante, communiquée de façon régulière et en temps utile, permet aux entreprises, aux employés et aux autres intervenants d'améliorer le processus de planification et de prise de décision, y compris lorsqu'un arrêt de travail se produit ou est imminent. De l'avis du Comité, l'information sur les arrêts de travail potentiels ou en cours améliorerait la capacité des entreprises et des employés à atténuer les effets négatifs de ces arrêts de travail sur les chaînes d'approvisionnement et le versement des salaires, respectivement.

Enfin, la suffisance et l'état de réparation de l'infrastructure commerciale, ainsi que la mesure dans laquelle elle intègre les technologies de pointe et les innovations, ont une incidence sur le rendement économique du pays. Le Comité prend acte des résultats du rapport sur la compétitivité des pays du Forum économique mondial et de l'indice de performance logistique de la Banque mondiale concernant l'infrastructure commerciale du pays. Des efforts devraient être faits pour améliorer cette infrastructure en tant qu'élément essentiel de la croissance du Canada et de la prospérité des entreprises et des employés.

À la lumière de ce qui précède, le Comité recommande :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada assure la communication d'une information suffisante, de façon régulière et en temps utile, aux Canadiens touchés par des perturbations des chaînes d'approvisionnement découlant d'arrêts de travail dans les secteurs de compétence fédérale, y compris les ports.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada adopte rapidement des politiques et mette en œuvre des mesures qui feront en sorte que l'infrastructure commerciale du Canada, y compris les ports du pays, soit suffisante et bien entretenue. Pour l'élaboration des politiques et des mesures, le gouvernement devrait travailler de concert avec des représentants d'associations de gens d'affaires et de syndicats afin de définir les meilleurs moyens d'intégrer les technologies de pointe à cette infrastructure, en tenant dûment compte des conséquences sur l'emploi.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada continue de reconnaître le droit de recourir à un arrêt de travail comme faisant légitimement partie du processus de négociation collective et qu'il procède à l'examen des lois fédérales applicables afin de s'assurer que les décideurs sont à la table de négociation. Cet examen pourrait comprendre l'article 34 du *Code canadien du travail*.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada prenne conscience du fait que les retards importants dans le transport des marchandises à l'aide des infrastructures indispensables au commerce, comme les ports, ont une incidence négative sur le caractère abordable des aliments au pays.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada consulte les entreprises canadiennes et les groupes représentant les syndicats pour déterminer les ports d'entrée et les corridors commerciaux du pays qui font partie de ses infrastructures indispensables au commerce. Une fois les infrastructures répertoriées, le gouvernement devrait élaborer des plans d'intervention qui seraient mis en œuvre en cas d'interruption de travail à ces points d'entrée ou en lien avec ces corridors commerciaux.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada mette en place des mesures visant à favoriser son leadership dans la coordination avec les intervenants lors de la réaction à des perturbations du travail qui touchent les infrastructures indispensables au commerce.



Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada améliore le rendement des ports au pays en mettant en œuvre sans délai des mesures visant à favoriser leur efficacité et leur fiabilité. En particulier, il faudrait se concentrer sur le port de Vancouver, qui a obtenu la 347^e place sur 348 à l'échelle mondiale au classement de l'Indice de rendement des ports à conteneurs de la Banque mondiale pour 2022.

Recommandation 8

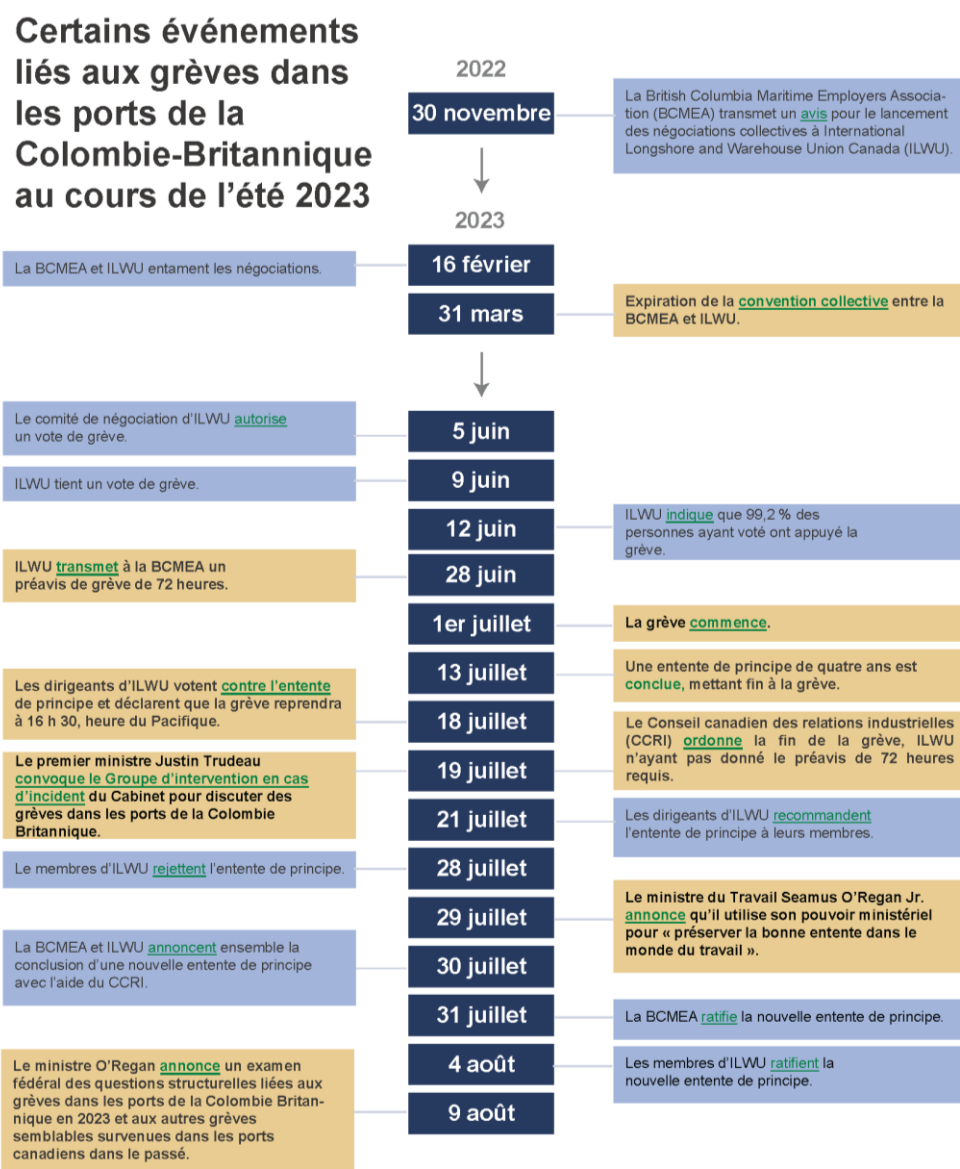
Que le gouvernement du Canada prenne immédiatement des initiatives conçues pour permettre d'améliorer le classement mondial des infrastructures du pays, qui, en 2008, atteignait le 10^e rang sur 134 pays à l'égard de la qualité des infrastructures dans leur ensemble et en 2019, le 32^e rang sur 141 pays pour ce qui est des infrastructures du secteur des transports. Dans le cadre de ces initiatives, le gouvernement devrait allouer des ressources à l'amélioration des infrastructures commerciales des ports canadiens, y compris celui de Vancouver.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada reconnaisse qu'il est nécessaire d'achever immédiatement la construction du terminal 2 de Roberts Bank au port de Vancouver, ce qui devrait faire augmenter la capacité du port de 1,6 million de conteneurs et contribuer ainsi à améliorer l'efficacité et les capacités opérationnelles. Sur ce point, le gouvernement devrait mettre en œuvre des mesures conçues pour permettre de raccourcir de manière drastique l'échéancier actuel d'achèvement du terminal, estimé à 20 ans.

ANNEXE A : CERTAINS ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX GRÈVES DANS LES PORTS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE AU COURS DE L'ÉTÉ 2023

Figure 1 — Certains événements liés aux grèves dans les ports de la Colombie-Britannique au cours de l'été 2023



Les renseignements contenus dans la figure sont fondés sur les sources suivantes :

- British Columbia Maritime Employers Association : [Notice to Commence Collective Bargaining.](#)
- [Collective Agreement between British Columbia Maritime Employers Association and International; Longshore and Warehouse Union—Canada, 1 April 2018–31 March 31, 2023; Tentative Agreement reached between the BCMEA and ILWU Canada, operations to resume as soon as possible; ILWU Canada members ratify negotiated tentative agreement; the BCMEA is ready to work to restore stability to Canada’s supply chain; Joint ILWU Canada and BCMEA News Release.](#)
- Emploi et Développement social Canada: [Conseil canadien des relations industrielles; Déclaration du ministre O’Regan; Déclaration du ministre O’Regan.](#)
- International Longshore and Warehouse Union Canada : [Longshore Strike Vote Results—June 12, 2023; ILWU Canada Stop Work Meeting—July 25, 2023; ILWU Canada Longshore Workers Vote No; ILWU Canada Longshore Division—Ratification Vote Results—August 4, 2023; Longshore Strike Vote Notice—June 9 & 10, 2023; ILWU Canada Issues 72hr Strike Notice; ILWU Canada Longshore Division has voted down the Recommended Terms of Settlement.](#)
- Bureau du premier ministre : [Le premier ministre Justin Trudeau convoque le Groupe d’intervention en cas d’incident pour discuter de la situation dans les ports de la Colombie-Britannique.](#)
- Reuters : [Thousands of port workers in Canada's British Columbia go on strike.](#)

ANNEXE B : LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Canpotex Limited Gordon McKenzie, président-directeur général	2023/11/30	85
Chambre de commerce du Canada Pascal Chan, directeur principal, Transport, infrastructure et construction Robin Guy, vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales	2023/11/30	85
Greater Vancouver Board of Trade Bridgitte Anderson, présidente-directrice générale	2023/11/30	85
Ministère des Transports Christian Dea, chef économiste et directeur général, l'Analyse économique sur les questions de transports Robert Dick, sous-ministre adjoint, Bureau de la Chaîne d'Approvisionnement Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes	2023/11/30	85
Association canadienne des constructeurs de véhicules Brian Kingston, président-directeur général	2023/12/05	86
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada David Adams, président	2023/12/05	86
Gouvernement de l'Alberta L'hon. Devin Dreeshen, ministre des Transports et des Corridors Économiques	2023/12/05	86

Organismes et individus	Date	Réunion
International Longshore and Warehouse Union Canada Robert Ashton, président	2023/12/05	86
Association canadienne de gestion du fret Robert Ballantyne, ancien président et conseiller principal	2023/12/07	87
Association canadienne des transitaires internationaux Julia Kuzeljevich, directrice, Politique et Affaires Réglementaires Bruce Rodgers, directeur exécutif	2023/12/07	87
Conseil des viandes du Canada Lauren Martin, directrice principale, Relations gouvernementales et politiques	2023/12/07	87
Greater Vancouver Board of Trade Bridgitte Anderson, présidente-directrice générale	2023/12/07	87
Mining Association of British Columbia Tim McEwan, vice-président principal, Affaires corporatives	2023/12/07	87
Syndicat des débardeurs, section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique Michel Murray, conseiller syndical, Syndicat des débardeurs du port de Montréal	2023/12/07	87
À titre personnel Barry Eidlin, professeur agrégé de sociologie, Université McGill	2023/12/12	88
Canada West Foundation Carlo Dade, directeur, Centre pour le commerce et les infrastructures commerciales	2023/12/12	88
Chambre de commerce du Canada Robin Guy, vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales	2023/12/12	88

ANNEXE C : LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Association canadienne des bovins

Association canadienne des importateurs et exportateurs

British Columbia Maritime Employers Association

Canpotex Limited

Manufacturiers et exportateurs du Canada

Mayle, David

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions n^{os} 85-88, 93, 100 et 101](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
L'hon. Judy A. Sgro

Le Nouveau Parti démocratique du Canada
rapport dissident

Le Nouveau Parti démocratique du Canada n'appuie pas la recommandation 9 de ce rapport. Le Nouveau Parti démocratique du Canada est d'avis que la construction du Terminal 2 à Roberts Bank, au port de Vancouver, causera des dommages immédiats et irréversibles à l'environnement. Ce développement aura plus particulièrement des effets négatifs sur la qualité nutritionnelle du biofilm intertidal dans l'estuaire du fleuve Fraser. Le biofilm intertidal est une mince couche de microalgues, de bactéries et d'autres microorganismes incrustés dans une croûte apparentée à du mucus qui repose à la surface des marais intertidaux. Le biofilm intertidal est la principale source d'alimentation pour de nombreuses espèces d'oiseaux de rivage pendant leurs migrations sur de longues distances.

Les néo-démocrates estiment que l'approbation de ce développement, tel qu'il a été planifié, repose sur une compréhension incomplète des menaces environnementales qui pèsent sur les oiseaux de rivage, plus particulièrement le fait de mettre en danger toute l'espèce des bécasseaux d'Alaska. Le Nouveau Parti démocratique est d'avis qu'à moins que des modifications importantes soient apportées à ce développement, il causera des dommages à l'écosystème du fleuve Fraser qui ne pourront être atténués.

